

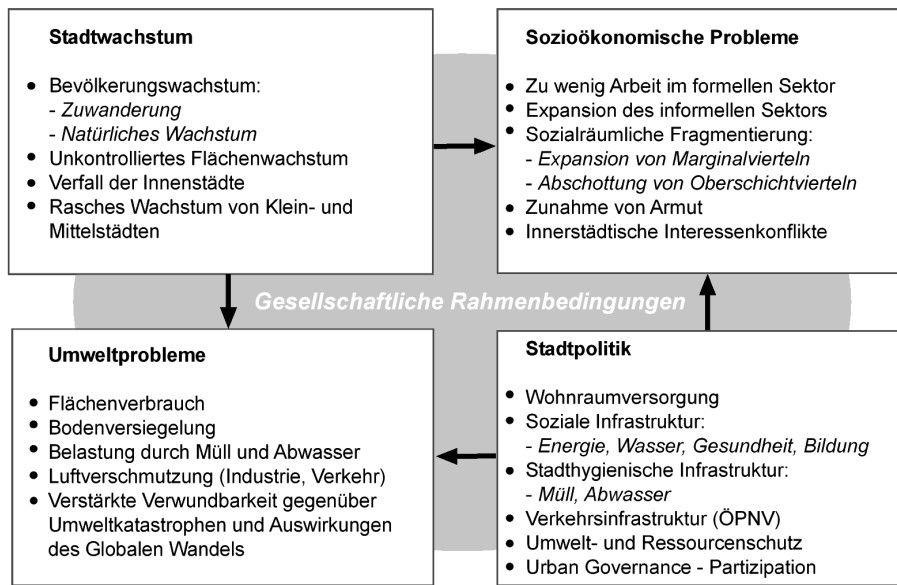
Martin Coy

**Stadtentwicklung und Stadtpolitik.
Sozioökonomische Fragmentierung und
Beispiele zukunftsorientierter Planung**

1. Die Rahmenbedingungen

In nur wenigen Jahrzehnten hat sich Brasilien von einem vorwiegend ruralen in ein weitgehend verstädtertes Land verwandelt. In den Städten spiegeln sich heute die Widersprüche der brasilianischen Gesellschaft in besonderem Maße (vgl. Abb. 1). Auch wenn das Land bereits einen relativ hohen Verstädterungsgrad von knapp über 80% aufweist, geht der Urbanisierungsprozess unvermindert weiter (Wehrhahn 1998). Stadtwachstum beinhaltet sowohl Zuwachs der Bevölkerung als auch eine unkontrollierte Flächenexpansion. Infolge dieses unkontrollierten Wachstumsprozesses verschärfen sich insbesondere die Fragmentierung der städtischen Gesellschaft sowie die innerstädtische sozialräumliche Segregation (vgl. zu den räumlichen Prozessen in lateinamerikanischen Großstädten insgesamt Bähr/Mertins 1995 sowie für das Fallbeispiel São Paulo Coy 2005; 2007). So sind die Städte einerseits die Orte, in denen sich die Reichen und Erfolgreichen mit Hochhausquartieren, abgeschlossenen Wohnsiedlungen und Shopping Centers oftmals auf Kosten der Innenstadtbereiche ihre eigenen Aktions- und Repräsentationsräume schaffen. Auf der anderen Seite werden immer größere Bereiche an den Stadträndern oder auf marginalen Flächen zu Überlebensräumen der Armen. Ein Großteil der Bewohner brasilianischer Städte lebt heute in Marginalvierteln, oftmals Invasionen, in denen es entweder überhaupt keine oder allenfalls höchst prekäre Infrastrukturen gibt. Arbeit und ein geringes Einkommen bietet häufig nur der informelle Sektor. Ein Großteil der städtischen Bevölkerung ist dadurch nicht in der Lage, die elementarsten Grundbedürfnisse zu befriedigen.

Abbildung 1: Städtische Probleme in Brasilien heute



Martin Coy 2009

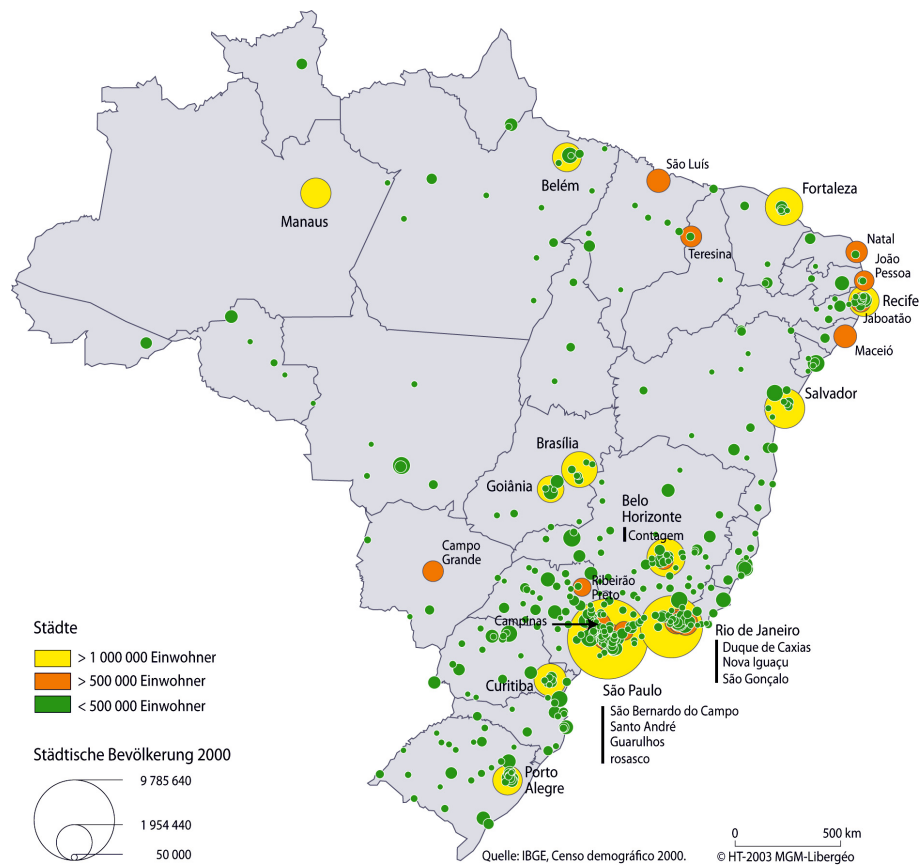
Nachdem sich das Metropolenwachstum in den letzten Jahren relativ verlangsamt hat, wachsen heute kleinere und mittlere Städte – sowohl in der Nähe der Metropolen als auch in peripheren Regionen – besonders rasch an. Die aus den Metropolen bekannten Probleme wie unkontrolliertes Stadtwachstum, fehlender Wohnraum, städtische Armut, Marginalisierung, Expansion des informellen Sektors, Kriminalität und städtische Umweltprobleme reproduzieren sich in den letzten Jahren verstärkt auch in diesen kleineren und mittleren Städten. Stadtverwaltungen und Planungsinstitutionen werden von dieser explosionsartigen Entwicklung meist völlig überrollt, zumal ihre Handlungsspielräume unter anderem im Gefolge neoliberaler Politiken zunehmend beschränkt sind.

2. Der brasilianische Verstädterungsprozess

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist in Brasilien eine völlige Umkehr der Bevölkerungsverteilung zwischen Land und Stadt zu verzeichnen. Während um 1940 noch fast 70% der Bevölkerung auf dem Lande lebte, ist dieser Anteil bis zur Jahrtausendwende auf unter 20% zurückgegangen.

Noch eindrucksvoller wird das Stadtwachstum, wenn man die absoluten Zahlen betrachtet: 1940 lebten erst ca. 13 Millionen Menschen in den Städten Brasiliens, im Jahr 2008 waren es schätzungsweise bereits über 150 Millionen. Allein in den achtziger Jahren, der Phase des stärksten Stadtwachstums, sind die brasilianischen Städte um über 30 Millionen Menschen gewachsen (vgl. Abb. 2, Tab. 1).

Abbildung 2: Städtische Bevölkerung in Brasilien 2000



Quelle: Théry/Mello (2005).

Tabelle 1: Indikatoren zur Verstädterung in Brasilien nach Großregionen

a) Verstädterungsgrad (in %) nach Großregionen

	1940	1960	1980	2000	2007
Norden	28	37	52	70	76
Nordosten	23	34	51	69	72
Südosten	39	57	83	91	92
Süden	28	37	62	81	83
Mittelwesten	22	34	68	87	87
Brasilien	31	45	68	81	84

Verstädterungsgrad: Anteil der städtischen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung.

Quelle: Daten des Statistischen Bundesamtes IBGE.

b) Städtische Bevölkerung 2000 (absolut und in %)

	absolut	%
Norden	9.014.365	6
Nordosten	32.975.425	24
Südosten	65.549.194	48
Süden	20.321.999	15
Mittelwesten	10.092.976	7
Brasilien	137.953.959	100

Quelle: Daten des Statistischen Bundesamtes IBGE und eigene Berechnungen.

Der Verstädterungsprozess Brasiliens ist Bestandteil eines tief greifenden gesellschaftlichen Umbaus, der vor allem in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts auch die räumlichen Strukturen des Landes von Grund auf veränderte. Die portugiesischen Städtegründungen und die wichtigsten Städte der Kolonialzeit konzentrierten sich zunächst infolge der kolonialen Extraktionsinteressen weitgehend auf den durch die Plantagenwirtschaft gekennzeichneten Nordosten (Salvador, Recife, Olinda), auf einzelne Standorte in der Nordregion (Belém und das durch Franzosen gegründete São Luis) sowie inselartig auf küstennahe Räume des Südostens (Rio de Janeiro, São Paulo), von denen ausgehend die Bergbauggebiete des Hinterlandes (Minas Gerais) mit ihren boomartig wachsenden beziehungsweise später stagnierenden Siedlungen (Ouro Preto und andere) erschlossen wurden. Die Hauptstadtverlegung nach Rio de Janeiro, der Aufstieg der Kaffeewirtschaft und die damit zusammenhängende Einwanderung europäischer Arbeitskräfte führten im

Verlauf des 19. Jahrhunderts zu einer wirtschaftlichen Schwerpunktverlagerung nach Südosten und zum endgültigen Aufstieg der beiden Metropolen Rio de Janeiro und São Paulo.

Der Metropolisierungsprozess verstärkte sich in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts erheblich, begünstigt durch eine Modernisierungspolitik, die den "urban bias" in der Entwicklung des Landes förderte. Ganz wesentlich verstärkt wurde das Metropolenwachstum durch das Ausbleiben von Strukturreformen in den ländlichen Regionen, durch die die sich verschlechternden Lebensbedingungen der Landlosen, Pächter und Kleinbauern hätten konsolidiert und verbessert werden müssen. Hauptursache des Metropolenwachstums war deshalb die Land-Stadt-Wanderung, die durch ein komplexes Wirkungsgefüge aus in den Strukturproblemen des ländlichen Raumes begründeten *push*-Faktoren und mit der Hoffnung auf ein besseres Leben in der Stadt verbundenen *pull*-Faktoren ausgelöst wurde.

Die Metropolitanregionen von São Paulo und Rio de Janeiro stellen heute mit weitem Abstand die größten urbanen Agglomerationen des Landes dar und zählen gleichzeitig zu den größten Megastädten der Erde (vgl. Tab. 2). Für 2007 werden die Einwohnerzahlen der Metropolitanregion São Paulo mit über 19 Millionen und die Rio de Janeiros mit knapp 12 Millionen angegeben. Die übrigen großen Metropolitanregionen Brasiliens folgen mit erheblichem Abstand. Allerdings ist die Wachstumsdynamik der Metropolitanregionen sehr unterschiedlich (vgl. Tab. 2): Von 1970 bis 1996 wiesen Rio de Janeiro und Recife das geringste und Curitiba mit Abstand das höchste Wachstum auf. In allen Metropolitanregionen ist die Dynamik des Bevölkerungswachstums in den Gemeinden der Peripherie, in denen sich in den meisten Fällen hohe Anteile armer Bevölkerung finden, inzwischen deutlich höher als in den Kernstädten.

Tabelle 2: Entwicklung der zehn größten Metropolitanregionen Brasiliens 1970-2007

	1970 (in 1.000)	1996 (in 1.000)	2007 (in 1.000)	Wachstum 70-96 (%)	Wachstum 96-07 (%)
São Paulo	8.140	16.583	19.224	104	16
Rio de Janeiro	6.891	10.192	11.572	48	14
Belo Horizonte	1.658	3.803	4.939	129	30
Porto Alegre	1.575	3.247	3.960	106	22
Recife	1.792	3.088	3.730	72	21
Salvador	1.148	2.709	3.677	136	36
Fortaleza	1.037	2.583	3.435	149	33
Curitiba	821	2.425	3.172	195	31
Campinas			2.634		
Belém	656	1.486	2.044	127	38

Quelle: Daten des Statistischen Bundesamtes IBGE und eigene Berechnungen.

Bevölkerungsgeographische Untersuchungen in den großen brasilianischen Metropolen zeigen, dass spätestens ab den 1970er Jahren im Vergleich zur Migration das natürliche Bevölkerungswachstum aufgrund des relativ hohen Anteils junger Bevölkerungssegmente unter den Metropolenbewohnern zum bedeutenderen Verursacher des Metropolenwachstums geworden war (vgl. am Beispiel São Paulos vor allem Bähr/Wehrhahn 1995 sowie generell Wehrhahn 1998). Zusätzlich hat sich die urbane Wachstumsdynamik zum Beispiel im Bundesstaat São Paulo auf die Städte des Hinterlandes verlagert, sodass zumindest von einem regionalen demographischen Dekonzentrationsprozess gesprochen werden kann. Trotzdem bestehen die Konzentration von wirtschaftlicher und politischer Macht sowie die infrastrukturelle und kulturelle Vorherrschaft der großen Metropolen ungebrochen weiter.

Wenn sich auch in den großen Metropolen das Gesamtwachstum abzuschwächen beginnt und die Determinanten des Verstärkerungsprozesses sich von der Zuwanderung zum natürlichen Bevölkerungswachstum verschieben, so ist heutzutage die Binnenmigration als Verursachungsfaktor des Stadtwachstums vor allem in den dynamischen Mittelstädten und den urbanen Zentren peripherer Regionen immer noch von hoher Relevanz. Die Verteilung der städtischen Bevölkerung Brasiliens auf die fünf Großregionen des Landes (vgl. Tab. 1) zeigt nach wie vor das eindeutige Übergewicht des Südostens, der um die Jahrtausendwende fast 50% der in Städten lebenden

Brasilianer beherbergte. Erst mit Abstand folgen der Nordosten und der Süden. Bezogen auf Gesamtbrasilien fällt demgegenüber die Stadtbevölkerung in den Großregionen Norden und Mittelwesten kaum ins Gewicht. Interessant sind allerdings die erheblichen Veränderungen, die in diesen peripheren Gebieten seit den siebziger Jahren zu verzeichnen sind. In den letzten 30 Jahren ist der Anteil dieser beiden Regionen an der Gesamt-Stadtbevölkerung Brasiliens besonders stark angestiegen. Dies weist auf den "phasenverzögerten" Verstädterungsprozess an der brasilianischen Peripherie hin. Eine besondere Bedeutung spielte in diesem Zusammenhang die Anfang der 1960er Jahre erfolgte Verlegung der Hauptstadt des Landes auf den *Planalto Central*, nach Brasília. Auch wenn es zunächst starke Zweifel an der Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme gab, so hat sich die neue Hauptstadt in den letzten 50 Jahren zu einer mit ca. 2,5 Mio. Einwohnern im Jahr 2007 bedeutenden städtischen Agglomeration entwickelt, von der vielfältige Impulse für die Regionalentwicklung ausgehen. Nachdem sich die interregionalen Wanderungsströme nach Amazonien und in den Centro-Oeste während der siebziger Jahre vorrangig auf die ländlichen Gebiete gerichtet hatten (Agrarkolonisation etc.), überwiegt inzwischen auch hier die inter- und intraregionale Migration in städtische Zielgebiete (vgl. am Beispiel Mato Grossos Coy 1999). In allen peripheren Bundesstaaten übersteigt heute die in Städten lebende Bevölkerung die des ländlichen Raumes deutlich.

Neben den quantitativen Aspekten des brasilianischen Verstädterungsprozesses sind insbesondere seine qualitativen innerstädtischen Implikationen von Bedeutung. Die sich verschärfenden sozialen Disparitäten in der städtischen Gesellschaft sowohl der Metropolen als auch der Mittelstädte dokumentieren sich in der immer deutlicheren sozialräumlichen Segregation zwischen Oberschicht- und Unterschichtvierteln (vgl. Ribeiro/Santos Jr. 2007), wobei innerstädtische Wanderungsprozesse sowohl der Unterschicht- als auch der Oberschichtbevölkerung die Veränderung des stadinternen sozialräumlichen Gefüges und die Formen der Stadterweiterung beeinflussen. Während für die unteren Sozialschichten Strategien der Überlebenssicherung, der Zugang zu Wohnraum und die Politik des Sozialen Wohnungsbaus entscheidungslenkend und handlungslimitierend sind, spielen für die sozial Bessergestellten Kriterien der Wohnumfeldqualität (Wohnformen, Sicherheit, Lärm, Raumverfügbarkeit) und des Status der Wohnstandorte die entscheidende Rolle.

Als gravierende Begleiterscheinung hat das Stadtwachstum gravierende ökologische Probleme in den brasilianischen Städten hervorgebracht, zu

denen vor allem hohe Luft- und Wasserverschmutzung, weitgehend unregelte Abfall- und Abwasserentsorgung sowie Degradation und Kontamination der städtischen Böden gehören. Straßenverkehr und Industrieunternehmen verursachen teilweise eine extreme Luftverschmutzung, die hinsichtlich der Kohlenmonoxid-, Schwefeldioxid-, Bleigehalts- und Feinstaubbelastung die Spitzenwerte der Großstädte der Länder des Nordens um ein Mehrfaches überschreitet (siehe dazu auch den Beitrag zu Umweltproblemen in diesem Band). Verschmutzung, mangelnde Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur, unzureichende öffentliche Ver- und Entsorgungseinrichtungen beeinträchtigen die Lebensqualität, verursachen gravierende Gesundheitsschäden, Versorgungsengpässe und Transportprobleme und behindern letztendlich auch die wirtschaftliche Entwicklung der Städte.

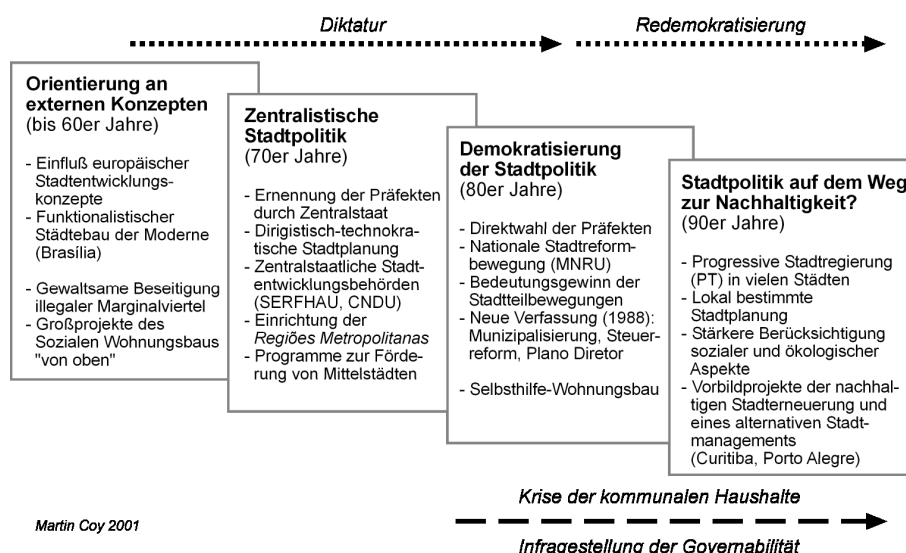
Zusätzlich stehen aktueller Strukturwandel und Entwicklungsperspektiven der brasilianischen Metropolitanräume zunehmend unter dem Zeichen der Globalisierung und seiner Auswirkungen auf städtische Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur. In wirtschaftlicher Hinsicht wird die immer engere Verflechtung von Industrie, Finanzmärkten und Kommunikationssektor mit dem globalen System in den Vordergrund gestellt. Vor allem São Paulo ist bereits in die unterschiedlichen "Listen" der *global cities* als übergeordnete Steuerungszentrale von großregionaler Bedeutung integriert (vgl. z.B. Friedmann 1995: 25). Die Auswirkungen von Privatisierung, Deregulierung und Flexibilisierung auf die wirtschaftliche und soziale Struktur lassen sich auch in den lateinamerikanischen Metropolitanräumen erkennen (vgl. Sassen 1996: 50ff.). Schließlich hat die Globalisierung der Lebensstile Auswirkungen auf die Homogenisierung der gebauten Umwelt in der Stadt, auf städtische Konsummuster (z.B. Bedeutung der Shopping Center) und Wohnformen (Tendenzen des "Einbunkerns" der städtischen Oberschichten in geschlossenen, bewachten Wohnvierteln und Appartementshäusern) (siehe hierzu beispielsweise Frúgoli Jr. 1995; Coy 2005). Insgesamt ist die zunehmende Fragmentierung der Städte zwischen Zitadellenbildung und Ghettoisierung als grundlegendes Charakteristikum der brasilianischen Stadtentwicklung der letzten Jahre auch unter den Vorzeichen der Globalisierung herauszustellen.

3. Rahmenbedingungen für Stadtpolitik und Stadtplanung in Brasilien

Vom Beginn einer Stadtplanung im eigentlichen Sinne kann in Brasilien ab dem ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhundert gesprochen werden. Angesichts prekärer Gesundheitsverhältnisse und immer wieder auftretender

Epidemien zielte Stadtplanung in dieser frühen Phase vor allem auf die Beseitigung hygienischer Missstände, auf die Verschönerung der Stadt nach dem Geschmack und im Interesse der herrschenden Eliten sowie auf die Schaffung von Infrastrukturen. Die Leitbilder wurden aus europäischen Planungstraditionen übernommen (vgl. Abb. 3). So stellte beispielsweise der Hausmann'sche Stadtumbau von Paris einen wichtigen Orientierungspunkt dar. Auch personell versuchte man durch Einladung europäischer – vor allem französischer – Experten, der brasilianischen Stadtplanung neue Impulse zu geben.

Abbildung 3: Stadtpolitik und Stadtplanung in Brasilien



Die Modernisierung der brasilianischen Städte blieb auf der Grundlage von aus dem Ausland übernommenen technokratisch-urbanistischen Konzepten auch in der Phase des *desenvolvimento* der fünfziger und sechziger Jahre bestimmendes Leitbild. Als planerisch-städtebauliches Symbol des Aufbruchs des Landes in die Moderne gilt die Realisierung der neuen Hauptstadt Brasília nach den Plänen des Städteplaners Lúcio Costa und des Architekten Oscar Niemeyer, die sich an den Prinzipien der Funktionstrennung, der Schaffung einer "autogerechten" Stadt sowie an der Ästhetik moderner, funktionaler Architektur ausrichteten.

Die zwanzigjährige Militärdiktatur (1964-1984) brachte eine Phase der Zentralisierung und zentralstaatlichen Kontrolle der Stadtplanung mit sich (vgl. Abb. 3). Nationale Institutionen wurden geschaffen, um mit Hilfe technizistischer Rezepturen zu versuchen, die aufgrund der Industrialisierung und der Zuwanderung sich ausweitenden infrastrukturellen und sozialen Probleme in den Städten zu bewältigen. Hierzu sollten effizientere Stadtverwaltungen und eine "von oben" verordnete, rationale und technisch kompetente Stadtplanung neben der direkten Intervention des Staates in die städtischen sozialen Prozesse (z.B. durch Kontrolle und teilweise polizeiliche Beseitigung der sich rasch ausbreitenden Marginalsiedlungen) einen Beitrag leisten.

Der sich verschärfende Prozess der Metropolisierung und des Ausufers der Millionenstädte hatte in dieser Phase weiterhin zur Folge, dass man sich erstmals mit Fragen überörtlicher Planung in den wachsenden Ballungsräumen auseinandersetzte. So wurden in den frühen siebziger Jahren per Gesetz neun Metropolitanregionen für die größten Agglomerationen des Landes (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Salvador, Fortaleza, Porto Alegre, Curitiba und Belém) mit eigenen Planungsbehörden eingerichtet sowie eine zentralstaatliche Institution zur Erarbeitung von Leitlinien der nationalen Stadtpolitik geschaffen. Nachdem im Verlauf der 1980er Jahre die meisten Planungsbehörden in den neun bestehenden Metropolitanregionen erheblich an Einfluss verloren hatten, wurden in den 1990er Jahren – dem Prozess der fortschreitenden Verstädterung entsprechend – weitere 18 Metropolitanregionen eingerichtet und die Diskussion über Notwendigkeit und Formen der interkommunalen Kooperation erhält in jüngster Zeit zunehmende Bedeutung (vgl. verschiedene Beiträge in Ribeiro/Santos Jr. 2007).

Auch das Problem der Wohnraumversorgung erhielt unter der Militärdiktatur einen neuen Stellenwert in der nationalen Stadtpolitik. So wurde im Jahr 1964 mit der *Banco Nacional de Habitação* (BNH) ein zentralstaatliches Finanzierungsinstitut für den öffentlich geförderten Sozialen Wohnungsbau geschaffen. Dem allgemeinen Urteil folgend ist jedoch davon auszugehen, dass von den Maßnahmen des Sozialen Wohnungsbaus weit weniger die bedürftigsten Stadtbewohner als vielmehr Angehörige der unteren Mittelschicht und der Mittelschicht profitierten.

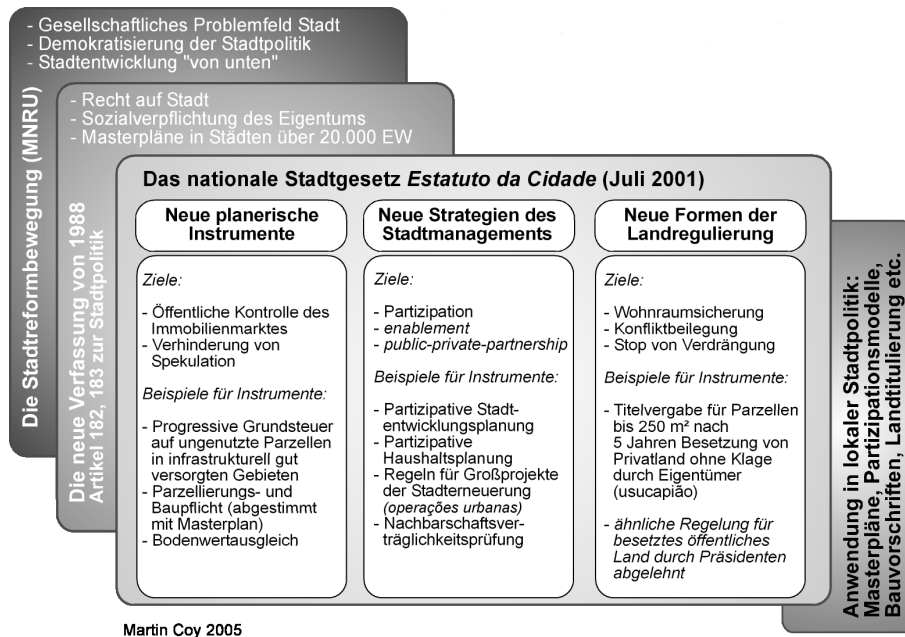
In der Zeit der *Nova República* (ab 1985) muss im Zuge des sukzessiven Übergangs zu neoliberalen Leitgedanken in der Wirtschafts- und Sozialpolitik und aufgrund des vorherrschenden Ziels der Sanierung öffentlicher

Haushalte im Sinne der unter anderem von internationalen Finanzierungsinstitutionen (z.B. IWF – Internationaler Währungsfonds) verordneten “Strukturanpassung” eine tiefe Krise der nationalstaatlichen Stadtpolitik festgestellt werden, die sich zum Beispiel in der Auflösung der in den sechziger und siebziger Jahren geschaffenen Institutionen ausdrückt.

Andererseits gab die Redemokratisierung Brasiliens auch den Forderungen nach einer Stärkung der Kommunen des Landes neuen Auftrieb. In den 1980er Jahren konstituierte sich aus städtisch-intellektuellen Kreisen, aus dem Umfeld kritischer Stadtplaner und Stadtforscher sowie aus Vertretern der progressiven Parteien und der städtischen sozialen Bewegungen das *Movimento Nacional pela Reforma Urbana* (MNRU). Sein Hauptziel war es, Prinzipien der Demokratisierung, der Partizipation, der sozialen Gerechtigkeit sowie besonders der Stärkung der öffentlichen Regulation des städtischen Bodens in die Diskussion um die brasilianische Stadtentwicklungsplanung einzubringen. Dies fand in der neuen Verfassung des Landes aus dem Jahr 1988 seinen Niederschlag (vgl. verschiedene Beiträge in Grazia 1990) (vgl. Abb. 3). Der ausschließlich der Stadtpolitik gewidmete Artikel 182 erhebt die sozialen Funktionen der Stadt und die Gewährleistung der Wohlfahrt ihrer Bürger zum Verfassungsauftrag. Er schreibt für Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohnern die Erarbeitung eines Stadtentwicklungsplanes (*Plano Diretor*) vor, weist auf die Sozialverpflichtung des Eigentums in der Stadt hin und schafft in diesem Zusammenhang verschiedene Möglichkeiten zu deren Kontrolle, zum Beispiel durch progressive Besteuerung bis hin zur Enteignung von Immobilieneigentum. Die Ausführungsbestimmungen zu den stadtbezogenen Verfassungsartikeln wurden allerdings erst im Jahr 2001 mit der Verabschiedung des *Estatuto da Cidade* geschaffen. Es eröffnet den Kommunen weitgehende Handlungsspielräume und stellt ihnen eine Vielzahl von innovativen planerischen Steuerungsinstrumenten zur Verfügung (Abb. 4).

Zwar brachten die brasilianischen Kommunalwahlen der letzten 20 Jahre in zahlreichen Städten – vor allem auch in den großen Metropolen – Vertreter progressiver Parteien an die Macht, wodurch die Chance zur Anwendung der Ideen einer Stadtreform gegeben war. Jedoch muss rückblickend festgestellt werden, dass der Umsetzung bedürfnisorientierter und sozialverträglicherer Maßnahmen zahlreiche Hemmnisse entgegenstanden und nach wie vor entgegenstehen, sodass zentrale Forderungen nach einer Stadtreform bis auf den heutigen Tag als uneingelöst gelten müssen.

Abbildung 4: Aktuelle Rahmenbedingungen der Stadtpolitik in Brasilien



Die Bemühungen um eine Neuformulierung von Stadtpolitik und die Umorientierung von Stadtplanung im Sinne einer *reforma urbana* entsprechen im Wesentlichen dem Versuch, das "Recht auf die Stadt" für alle sozialen Gruppen der städtischen Gesellschaft einzufordern und zu realisieren. Dies entspricht gleichzeitig einem wesentlichen Bestandteil einer Strategie nachhaltiger Stadtentwicklung, die inzwischen – trotz kontraproduktiver neoliberaler Rahmenbedingungen – in einer ganzen Reihe von brasilianischen Städten Leitbildfunktion gewonnen hat (Coy/Zirkel 2001). Sollen Stadtentwicklung und Stadtentwicklungsplanung in brasilianischen Kommunen dem Leitbild nachhaltiger Entwicklung entsprechen, ist in jedem Fall im Sinne der Herbeiführung von Umwelt- und Sozialverträglichkeit eine stärkere, auf lokale Konstellationen angepasste Verknüpfung von sozioökonomischen und ökologischen Aspekten bei der Problemanalyse sowie bei der Formulierung von Zielen und innovativen Maßnahmen notwendig. Die Schaffung beziehungsweise Stärkung von sektorübergreifenden kommunalen Koordinierungs- und Umsetzungsinstitutionen sowie der Dialog mit Kommunalpolitikern und Betroffenen ist hierfür eine wichtige Voraussetzung. Die Ausarbeitung, Detaillierung und Umsetzung der *Planos Diretores* stellt in diesem

Zusammenhang einen zukunftsweisenden Rahmen dar und bietet grundsätzlich die Möglichkeit, die Grundlagen für eine jeweils ortsspezifische Stadtreform in einem erweiterten Sinne zu schaffen.

4. Innenstadterneuerung: Ein aktuelles stadtpolitisches Handlungsfeld

Angesichts der in vielen brasilianischen Städten feststellbaren wirtschafts- und sozialräumlichen Degradierungstendenzen in den Stadtzentren und des Charakterverlusts vieler Altstadtbereiche im Gefolge einer undifferenziert verfolgten Modernisierung erhalten Altstadtsanierung und Innenstadterneuerung als wichtige stadtpolitische Handlungsbereiche in den letzten Jahren einen hohen Stellenwert. Gemeinsames Ziel von Programmen der Sanierung historischer Altstädte und der Innenstadtrevitalisierung ist es, zum einen das lokale historische Erbe (Bausubstanz, öffentliche Räume usw.) zu bewahren und die urbane Attraktivität der Innenstadtbereiche zu steigern und zum anderen die infrastrukturellen Rahmenbedingungen zur Verbesserung von Innenstadtstandorten (sowohl Gewerbe- als auch Wohnfunktion) zu schaffen. In die Umsetzung von Erneuerungsvorhaben sind unterschiedliche Akteure mit oftmals konfligierenden Interessen involviert: Neben den Stadtverwaltungen sind dies in der Regel verschiedene bundesstaatliche Behörden, die nationalen Denkmalschutzinstitutionen sowie immer mehr zivilgesellschaftliche Organisationen und privatwirtschaftliche Gruppen (beispielsweise Bewohnervereinigungen oder Interessenvertretungen des Innenstadtgewerbes), die sich für die Realisierung von Erneuerungsmaßnahmen einsetzen. In vielen Fällen ist mit einer Revitalisierung der Innenstadt – und damit ihrer Aufwertung – die Gefahr verbunden, dass sozial schwächere Bewohnergruppen und andere Akteure (insbesondere der informelle Straßenhandel) aus den Innenstadtbereichen verdrängt werden und eine Gentrifizierungstendenz – bewusst oder unbewusst – eingeleitet wird.

Bekannte Beispiele der Innenstadtrevitalisierung sind in Brasilien die in den letzten Jahren durchgeführten Maßnahmen in der Altstadt von Salvador, die Erneuerung des *Bairro do Recife* in der pernambucanischen Hauptstadt, der *Corredor Cultural* im historischen Stadtkern von Rio de Janeiro, Erhaltungsmaßnahmen des kolonialzeitlichen Ouro Preto oder die Sanierung des Viertels Praia Grande in São Luis do Maranhão (vgl. z.B. Rivière d'Arc/Memoli 2006; Vargas/Castilho 2009). Darüber hinaus spielt in vielen Küsten- und Flusstädten in den vergangenen Jahren die Konversion von Hafenarealen im Zusammenhang von Stadterneuerungsmaßnahmen eine wesentliche Rolle. Entsprechende Möglichkeiten bieten sich durch die Auslagerung

von Häfen heraus aus den innenstadtnahen Bereichen. Konzeptionelle Orientierung bieten die weltweit zu beobachtenden *Waterfront*-Projekte (Schubert 2001), die mit öffentlicher Unterstützung die privatwirtschaftliche "Verwertung" attraktiver städtischer Standorte für Wohn-, Dienstleistungs- und vor allem Freizeitfunktionen zum Ziel haben. Beispiele in Brasilien sind die bereits abgeschlossene Aufwertung der *Cais das Docas* in Belém oder die integrierte Umwandlung eines längeren Küstenstreifens in der Metropolitanregion von Recife zwischen Olinda im Norden und dem Stadtviertel Boa Viagem im Süden unter Einbeziehung der Recifenser Altstadt im Rahmen des geplanten Großprojektes *Complexo Turístico Cultural do Recife/Olinda*.

Auch in der Megastadt São Paulo haben Attraktivitätssteigerung und Revitalisierung der Innenstadt angesichts der wirtschafts- und sozialräumlichen Degradierungstendenzen seit den 1990er Jahren einen zunehmenden Stellenwert erlangt (vgl. zum Folgenden eingehender Coy 2007). Neben der Verkehrsberuhigung des Zentrums geht es um die Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raumes sowie um die Sanierung und Umnutzung von öffentlichen Gebäuden und Bahnhöfen (z.B. die teilweise Umwandlung der *Estação Júlio Prestes* in einen riesigen Konzertsaal sowie die Revitalisierung des Stadtareals im Umfeld der *Estação da Luz*). Die Stadtverwaltung ist seit einigen Jahren – allerdings mit wechselndem Erfolg – bemüht, die zahlreichen Einzelprojekte durch Rahmenprogramme zu koordinieren und zu unterstützen. Ebenso sollen über spezifisch ausgewiesene Sanierungsvorhaben (sogenannte *Operações Urbanas*) mit angepassten baugesetzlichen Regeln und Anreizsystemen die Rahmenbedingungen für die erhaltende Erneuerung des Zentrums geschaffen werden. Einen besonderen Stellenwert hat bei den Bemühungen um eine Revitalisierung des Stadtzentrums von São Paulo die Nichtregierungsorganisation *Viva o Centro*, die 1991 unter maßgeblicher Beteiligung der brasilianischen Niederlassung der *Bank of Boston* gegründet wurde, um dem Qualitäts- und Imageverlust des Unternehmensstandorts Innenstadt entgegenzuwirken (vgl. als kritische Analyse der Aktivitäten von *Viva o Centro* Frúgoli Jr. 2000). Dieser relativ ungewöhnlich zusammengesetzten Nichtregierungsorganisation, an der sich neben der bereits erwähnten Bank zahlreiche weitere Firmen aus dem Finanzsektor sowie verschiedene Interessengruppen und Berufsorganisationen der im Zentrum vertretenen Gewerbe beteiligen, ist es gelungen, die Innenstadt auf die lokalpolitische Agenda zu bringen und *public-private-partnerships* in den unterschiedlichsten Bereichen anzustoßen. Allerdings wurden die eigenen Wirtschaftsinteressen nie aus dem Auge verloren. Im Jahr 1999 hat sich – sozu-

sagen als “Gegenpol” zu *Viva o Centro* – das *Fórum Centro Vivo* als “Dachorganisation” und Interessenvertretung der benachteiligten Akteure in der Paulistaner Innenstadt gebildet. In ihm arbeiten verschiedene Bewohnervereinigungen und Gewerkschaften mit Kulturschaffenden, basisorientierten Forschungseinrichtungen und weiteren sozialen Bewegungen im Sinne einer “demokratischen Innenstadtentwicklung” zusammen. Ihre Hauptforderungen zielen auf das Recht auf Wohnen, das Recht auf Arbeit und die Einhaltung der Bürgerrechte für alle Nutzergruppen in der Paulistaner Innenstadt. Insofern treffen heute auf dem stadtpolitischen Handlungsfeld der Innenstadterneuerung die gegenläufigen Entwicklungstendenzen der fragmentierten Stadt wie unter dem Brennglas aufeinander.

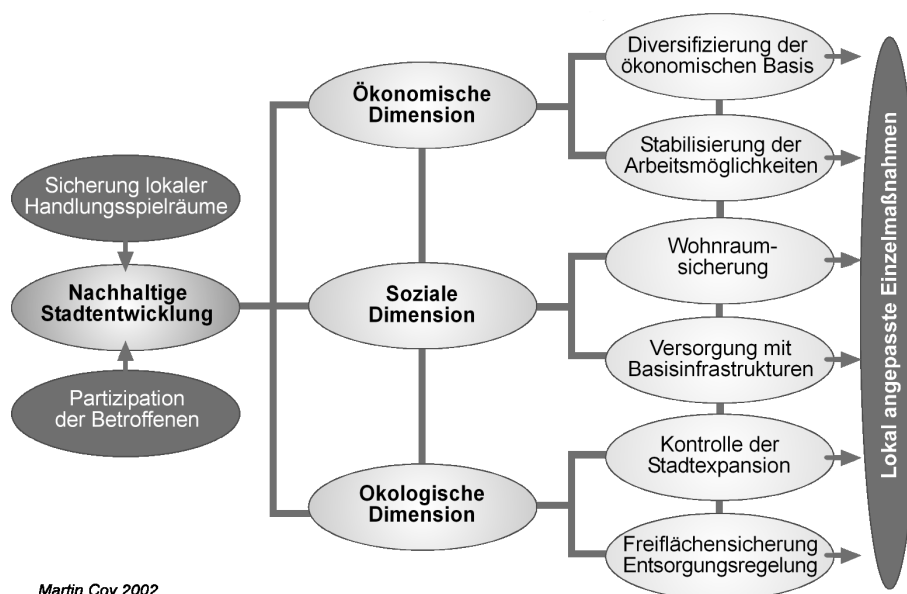
Generell stehen Sanierungsprojekte in den Innenstadtbereichen auch im Zusammenhang der aktuellen Diskussion um eine nachhaltige Stadtentwicklung in der Dritten Welt. Dabei sind sensible Sanierungsvorhaben in den Innenstädten von besonderer Bedeutung in Hinblick auf die soziale und kulturelle Dimension von Nachhaltigkeit, denn sie können durch die Orientierung am *genius loci* mit der Erhaltung des “kollektiven Gedächtnisses” einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung lokaler Identität – und damit zu Identifikation und Verantwortlichkeit der Stadtbewohner mit und für ihre Stadt – beitragen.

5. Ansätze für eine nachhaltige Stadtentwicklung

Die Zielsetzungen nachhaltiger Stadtentwicklung müssen sich auf unterschiedliche Handlungsebenen und ein breit angelegtes, miteinander verflochtenes sozioökonomisches und ökologisches Maßnahmenbündel beziehen (vgl. Abb. 5). Dabei sind die folgenden generellen Orientierungspunkte wichtig (Coy/Zirkel 2001):

- der Ausgleich stadtinterner Konflikte, wobei den Interessen der besonders verwundbaren Gruppen Vorrang zu gewähren ist,
- eine verbesserte Integration der Stadt mit ihrem Umland,
- eine effizientere Nutzung lokaler Potentiale,
- und schließlich vor allem die verbesserte Partizipation aller städtischen Akteure im Stadtentwicklungsprozess, wofür die notwendigen Rahmenbedingungen im Sinne von *empowerment* und *enablement* der Betroffenen zu schaffen sind.

Abbildung 5: Anforderungen an eine nachhaltige Stadtentwicklung in den brasilianischen Städten



Martin Coy 2002

Auf der lokalen städtischen Ebene gilt die südbrasilianische Metropole Curitiba nicht nur in Brasilien, sondern weltweit als Beispiel einer gelungenen Umsetzung von Prinzipien nachhaltiger Stadtentwicklung (Rabinovitch 1992, Rabinovitch/Leitman 1996; Menezes 1996; Zirkel 2007). Die Hauptstadt des Bundesstaates Paraná, deren Agglomerationsraum heute über drei Millionen Einwohner zählt, gehörte in den letzten Jahrzehnten zu den brasilianischen Metropolen mit den höchsten Bevölkerungswachstumsraten. Trotzdem konnten hier seit Ende der 1960er Jahre durch eine konsistente und kontinuierliche Stadtentwicklungsplanung beachtliche Fortschritte in der öffentlichen Lenkung der Stadtentwicklung, im Öffentlichen Personennahverkehr, im Grünflächenmanagement und im Hochwasserschutz, im Wohnungsbau, in der kommunalen Abfallwirtschaft sowie im Bereich der revitalisierenden Stadterneuerung und in der Verbesserung sozialer Infrastrukturen erzielt werden. Die nachfolgend skizzierten kommunalen Handlungsbereiche gelten als besonders erfolgreich.

Das Problem periodischer Überflutungen von Stadtbereichen wurde in Curitiba durch einen konsequenten Gewässerschutz, beispielsweise durch Ausweisung von ökologischen Schutzzonen entlang der innerstädtischen

Gewässer, sowie durch Anlage künstlicher Seen als “Rückhaltebecken” in verschiedenen Teilen der Stadt erfolgreich bekämpft. In Verbindung hiermit wurden ausgedehnte Grünflächen und öffentliche Parks angelegt, die zur Verbesserung der Umweltqualität beitragen und der Stadt einen vergleichsweise hohen Freizeitwert verleihen.

Besonderen Vorrang hat in Curitiba eine vorausschauende Verkehrsplanung in Verbindung mit der übergeordneten Stadtentwicklungsplanung. Priorität galt von Anfang an dem ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr), der in Curitiba in einem ausgeklügelten System von weiträumigen Schnellbuslinien und stadtteilbezogenen Buslinien besteht, wobei letztere auf die übergeordneten Schnellbusse ausgerichtet sind. Eigene Busspuren und ein dichtes Netz speziell entwickelter Haltestellen und Umsteigestationen erhöhen im Vergleich zu anderen brasilianischen Städten die Effizienz und Schnelligkeit des Curitibaner Bussystems erheblich. Insgesamt ist die Akzeptanz des ÖPNV hoch, der zudem durch ein benutzerfreundliches Tarifsystem im Vergleich zu anderen brasilianischen Städten relativ preisgünstig ist. Inzwischen folgen andere lateinamerikanische Metropolen wie beispielsweise Bogotá, Lima oder Santiago de Chile dem Beispiel Curitiba.

Viel Beachtung hat darüber hinaus die kommunale Abfallwirtschaft Curitiba gefunden. Sie beruht auf Maßnahmen zur Abfallvermeidung, auf alternativen Formen der Abfallsammlung sowie vor allem auf dem Recycling von Wertstoffen. Dabei wurde besonders für die städtischen Marginalviertel unter dem Motto *lixo que não é lixo* (Müll, der kein Müll ist) ein kommunales Tauschsystem entwickelt, bei dem wiederverwendbare Wertstoffe gegen Busgutscheine, Nahrungsmittel und andere Güter getauscht werden können. Vergleichbare Maßnahmen werden in den städtischen Schulen eingesetzt. Ebenso werden Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen im Bereich der Stadtreinigung durchgeführt.

Insgesamt gilt Curitiba als weitgehend gelungenes Beispiel einer umwelt- und sozialverträglichen Stadtentwicklungspolitik unter den Rahmenbedingungen eines Drittwelt-Landes. Die Stadt hat inzwischen Vorbildcharakter für Planer in Brasilien und anderen Ländern erhalten. Großen Anteil am ungewöhnlichen Bekanntheitsgrad und der überwiegend positiven Beurteilung hat ein geschicktes Stadtmarketing, das es verstanden hat, die durchweg “publikumswirksamen” Maßnahmen der Stadtverwaltung ins Licht der nationalen und internationalen Öffentlichkeit zu stellen und geradezu einen “Curitiba-Mythos” zu schaffen. Bei genauerer Betrachtung bestehen jedoch auch in Curitiba die für die Metropolen der Dritten Welt insgesamt festzu-

stellenden Strukturdefizite fort. So ist nach wie vor ein erhebliches Zentrum-Peripherie-Gefälle zwischen der Kernstadt Curitiba, auf die sich einzig und allein die beispielhaften Maßnahmen konzentrieren, und den randstädtischen Gemeinden des Ballungsraumes festzustellen, die im Wesentlichen den Lebensraum der ärmeren Sozialgruppen bilden. Auch ist fraglich, ob die Entwicklungen einer relativ prosperierenden Stadt wie Curitiba auf andere Rahmenbedingungen übertragbar sind. Kritisch ist anzumerken, dass der Stadtbau in Curitiba weitgehend als Maßnahme "von oben" auf der Grundlage eines effizienten kommunalen Planungsapparates konzipiert und durchgeführt wurde. Die tatsächliche Partizipation der Betroffenen an Entscheidungen und Umsetzung war nur von nachgeordneter Bedeutung.

Einen anderen Weg hat Porto Alegre, die Hauptstadt des südlichsten Bundesstaates Rio Grande do Sul, bei der Reformierung städtischer Planungs- und Entwicklungsprozesse beschritten. Im Gegensatz zu Curitiba steht in Porto Alegre der Versuch, Partizipation als wesentlichen Bestandteil und wesentliche Voraussetzung einer innovativen nachhaltigen Stadtentwicklung umzusetzen, an erster Stelle (vgl. zum Folgenden Pont 2003).

Wichtige Grundlage für die Umsetzung einer effektiven Bürgerbeteiligung war eine langjährige kommunalpolitische Kontinuität. Von 1989 bis 2004 wurde die südbrasilianische Millionenstadt von Präfekten der Arbeiterpartei PT (*Partido dos Trabalhadores*) geführt, die das Projekt einer basisdemokratischen Umgestaltung lokalpolitischer Entscheidungsprozesse konsequent betrieben haben. Kern des Projektes ist der 1989 eingeführte Bürgerbeteiligungshaushalt (*Orçamento Participativo*), dessen grundlegende Ziele in der Realisierung von Prinzipien direkter Demokratie und damit verbunden dem verstärkten *empowerment* insbesondere der ärmeren Stadtbewohner liegen. Konkret geht es um die unmittelbare Mitbestimmung der Bürger über die jährlichen Investitionen der Stadtverwaltung. Im Laufe der Jahre hat sich der Bürgerbeteiligungshaushalt zu einem in unterschiedlichen Etappen verlaufenden und in unterschiedlichen Gremien stattfindenden ausgeklügelten Prozess der Mitbestimmung entwickelt. Wichtige Grundlage ist zunächst das Prinzip der Dezentralisierung. Das Stadtgebiet wurde nach räumlichen, sozioökonomischen und infrastrukturellen Gesichtspunkten in Regionen unterteilt, die sozusagen die Basisebene des Bürgerbeteiligungshaushalts darstellen. Parallel zur regional dezentralisierten Entscheidungsstruktur existiert zusätzlich auf der gesamtstädtischen Ebene eine sektorale Untergliederung in "Thematische Foren" (Verkehr und Transport, Gesundheit und Soziales, Bildung, Kultur und Freizeit, Wirtschaft und kommunale

Steuern, Stadtentwicklung und -organisation), die bei der Entscheidungsfindung mitwirken.

Der Prozess der direkten Demokratie im Rahmen des Bürgerbeteiligungshaushaltes findet jährlich in verschiedenen Etappen statt. In einer ersten Etappe legt die Stadtverwaltung auf Bürgerversammlungen in den Regionen Rechenschaft über die Realisierung des laufenden Investitionsplanes ab. Ebenso werden die Regularien des Bürgerbeteiligungshaushaltes erklärt und die Delegierten für die Bezirksdelegiertenforen gewählt. In einer Zwischenetappe werden sodann in zahlreichen Versammlungen auf Stadtteilebene unter Beteiligung der unterschiedlichsten zivilgesellschaftlichen Gruppen die lokalen Bedürfnisse erfasst und Prioritätenlisten für entsprechende Maßnahmen erstellt. In einer zweiten Etappe werden die regionalen Vertreter für den Beirat des Bürgerbeteiligungshaushaltes gewählt und die jeweiligen Vorstellungen und Forderungen der einzelnen Regionen hinsichtlich der Verwendung der Investitionsmittel diskutiert.

Trotz anfänglicher Skepsis insbesondere der konservativeren Kreise, vieler Angehöriger der Mittel- und Oberschicht und eines Teils der Kommunalpolitiker, die sich durch das Projekt "Bürgerbeteiligungshaushalt" eines wesentlichen Teils ihrer Macht beraubt sehen, wird der Versuch, direkte Demokratie auf der lokalen Ebene zu realisieren und damit den Stadtbewohnern mehr Verantwortung für die Gestaltung ihrer alltäglichen Lebensumwelt zu übertragen, in Porto Alegre inzwischen von einer großen Mehrheit der Bevölkerung akzeptiert. Inzwischen haben viele brasilianische Städte (beispielsweise Belo Horizonte, Recife, Belém und andere) die partizipative Haushaltsplanung auf der kommunalen Ebene eingeführt. Auch wenn der in Porto Alegre entwickelte Ansatz auf den ersten Blick nicht zu so spektakulären Ergebnissen führt, wie dies in Curitiba der Fall ist (wenn man einmal vom Einfluss des Marketings absieht), und auch wenn eine partizipative Haushaltsplanung potentiell Entscheidungen mit sich bringen kann, die aus der Sicht des Fachplaners nicht unbedingt sinnvoll sind, so stärkt dieser "von unten" gesteuerte Ansatz die Solidarität und Identifikation der Bewohner in ihrer Alltagswelt vermutlich mehr als viele der "von oben" kommenden Maßnahmen.

6. Fazit

Die verschiedenen schlaglichtartig vorgestellten Beispiele zukunftsorientierter Planung belegen, dass nachhaltige Entwicklung in den letzten Jahren nicht nur auf der politischen Diskursebene, sondern auch als Leitbild der

stadtplanerischen Praxis durchaus einen wichtigen Stellenwert erhalten hat. Realistischerweise ist jedoch zu sagen, dass dies – abgesehen von den zweifellos existierenden positiven Ansätzen – bisher nicht zu einem strukturellen Wandel oder zu einer generellen Richtungsänderung der herkömmlichen Entwicklungspfade geführt hat. So haben weder die sozioökonomischen und räumlichen Disparitäten und Interessenkonflikte, die die brasilianische Gesellschaft kennzeichnen, an Brisanz verloren, noch ist eine substanzielle Verminderung der sozioökonomischen und räumlichen Fragmentierungsprozesse in den Städten des Landes eingetreten.

Die heutige Situation in den Städten Brasiliens ist nichts anderes als das Abbild einer ungleichen Gesellschaft, die trotz aller makroökonomischen Entwicklungs- und Stabilisierungserfolge der letzten Jahrzehnte nicht in der Lage ist, soziale Konflikte dauerhaft zu lösen und die Lebenssituation des Großteils der Bevölkerung nachhaltig zu verbessern. Stadtentwicklung in Brasilien ist nur vor dem Hintergrund der gesellschaftlich-politischen Rahmenbedingungen zu verstehen, beispielsweise auch vor dem Hintergrund der noch immer eher halbherzig angepackten Agrarreform. Das assoziativ-kapitalistische Entwicklungsmodell Brasiliens hat in den vergangenen Jahrzehnten den rasanten Verstädterungsprozess z.B. durch die massive Industrialisierung zweifellos beschleunigt. Allerdings wurden die Hoffnungen eines Großteils der Zuwanderer auf ein besseres Leben in den Städten bitter enttäuscht. Auch Neoliberalismus und Einbindung des Landes in die Globalisierung scheinen widersprüchliche Ergebnisse zu haben. Zweifellos profitieren einige Regionen und Städte Brasiliens von den aktuellen Standortentscheidungen transnationaler Konzerne oder von der boomhaften Orientierung der Wirtschaft auf den Weltmarkt. Neben diesen "Gewinnerregionen" gibt es jedoch viele "Verliererregionen", die immer mehr ins Hintertreffen geraten. Diese übergeordneten Bedingungen beeinflussen auch, ob einzelne Städte die neuen Handlungsspielräume, die sich ihnen mit dem Redemokratisierungsprozess der letzten Jahre bieten, überhaupt nutzen können.

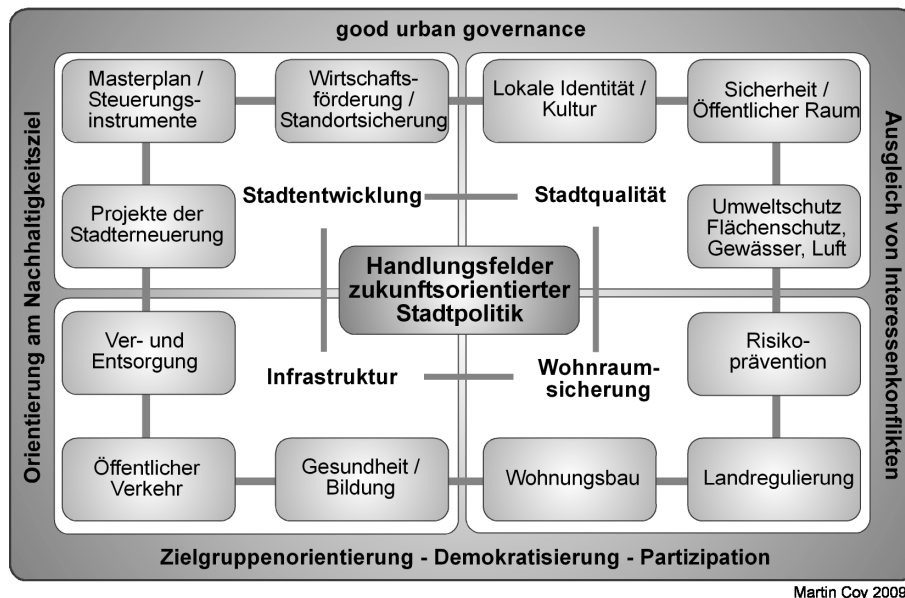
So wird das gesellschaftliche Konfliktfeld Stadt von einer Reihe höchst widersprüchlicher Prozesse bestimmt, die zu einem immer stärkeren sozialen und wirtschaftlichen Auseinanderklaffen führen und eine zunehmende Fragmentierung der Stadt verursachen. Die Probleme in den Städten sind grundlegender Natur. Die sozialen Gruppen sind von diesen Problemen unterschiedlich betroffen, denn mit sozialer und sozialräumlicher Fragmentierung sind klassen-, gruppen- und geschlechtsspezifisch unterschiedliche Verwundbarkeiten verbunden. So sind beispielsweise nicht nur Reiche und Ar-

me, sondern auch Männer und Frauen, Alte und Kinder von Infrastrukturdefiziten, sozialer Unsicherheit oder auch von städtisch-industriellen Umweltproblemen in unterschiedlicher Weise betroffen. Die Reichen können vieles durch Geld "abpuffern" und sich so auch in unübersichtlichen Situationen einrichten. Die Verwundbarsten sind wie eh und je die ärmeren Bevölkerungsschichten, die heutzutage einen Großteil der Stadtbewohner ausmachen.

Die Fragmentierung des städtischen Raumes wird somit zum konstanten Charakteristikum der Metropolitanentwicklung unter den Vorzeichen der disparitären Gesellschaftsstrukturen Brasiliens und der Ohnmacht städtischer Gegensteuerungsmöglichkeiten. Denn unkontrolliertes Wachstum, Gleichzeitigkeit von globalisierter Wirtschaft und zunehmender Armut, Nebeneinander von *Favelas* und eingebunkerten Reichenvierteln sind untrügliche Zeichen für den Kollaps der Megastädte und ihre Unregierbarkeit.

Jedoch haben einige der vorgestellten lokalen Planungsansätze gezeigt, dass es auch Anlass für einen gewissen Optimismus gibt. Immer mehr Planer und Lokalpolitiker haben Begriffe wie Nachhaltigkeit und Partizipation als festen Bestandteil zumindest in ihren Diskurs übernommen. Dabei besteht konkreter Handlungsbedarf sowohl auf der Ebene des Stadtmanagements als auch hinsichtlich der Durchführung von Stadterneuerungsmaßnahmen (vgl. Abb. 6). Nachhaltige Stadtentwicklung hat eine Reihe von politisch-institutionellen Voraussetzungen, die im konkreten Falle Brasiliens zumindest auf dem Papier seit der Redemokratisierung nicht ungünstig sind, würden sie nicht durch die übergeordneten Rahmenbedingungen konterkariert. So scheitert Vieles an der katastrophalen finanziellen Situation der meisten Städte oder auch an nach wie vor bestehenden klientelistischen Politikstrukturen. Positive Planungsansätze – kommen sie "von oben" wie im Fall Curitiba oder "von unten" wie im Fall Porto Alegre – lassen sich zwar nicht immer vollständig kopieren, lernen kann man allerdings von ihnen. Und diese Erkenntnis hat sich heute in vielen brasilianischen Stadtverwaltungen durchgesetzt. Es ist zu hoffen, dass damit ein entscheidender Schritt zur Verbesserung der Lebensbedingungen aller Stadtbewohner getan werden kann.

Abbildung 6: Handlungsfelder zukunftsorientierter Stadtpolitik



Literaturverzeichnis

- Bähr, Jürgen/Mertins, Günter (1995): *Die lateinamerikanische Groß-Stadt. Verstädterungsprozesse und Stadtstrukturen* (Erträge der Forschung, 288). Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- Bähr, Jürgen/Wehrhahn, Rainer (1995): "Polarization Reversal in der Entwicklung brasilianischer Metropolen? Eine Analyse anhand demographischer Indikatoren am Beispiel São Paulo". In: *Erdkunde*, 49, S. 213-231.
- Coy, Martin (1999): "Städtischer Strukturwandel und Planung an der brasilianischen Peripherie. Das Beispiel Cuiabá". In: *Dialog – Zeitschrift für das Planen und Bauen in der Dritten Welt*, 61, 2, S. 37-43.
- (2005): "Zwischen Fragmentierung und Erneuerung. Das Beispiel der Megastadt São Paulo". In: *Martius-Staden-Jahrbuch*, 2, S. 161-192.
- (2007): "Innenstadtentwicklung und Innenstadterneuerung in São Paulo – Akteure, Wahrnehmungen, Interessenkonflikte". In: Rothfuß, Eberhard/Gamerith, Werner (Hrsg.): *Stadtwelten in den Americas* (Passauer Schriften zur Geographie, 23). Passau: Selbstverlag, Fach Geographie der Universität Passau, S. 57-69.
- Coy, Martin/Zirkel, Frank (2001): "Handlungsfelder und Lösungsansätze nachhaltiger Stadtentwicklung in der Dritten Welt. Beispiele aus Brasilien". In: *Petermanns Geographische Mitteilungen*, 145, 5, S. 74-83.

- Friedmann, John (1995): "Ein Jahrzehnt der World City-Forschung". In: Hitz, Hansruedi/Keil, Roger/Lehrer, Ute/Ronneberger, Klaus/Schmid, Christian/Wolff, Richard (Hrsg.): *Capitales fatales. Urbanisierung und Politik in den Finanzmetropolen Frankfurt und Zürich*. Zürich: Rotpunkt, S. 22-44.
- Frúgoli Jr., Heitor (1995): *São Paulo: espaços públicos e interação social*. São Paulo: Editora Marco Zero.
- (2000): *Centralidade em São Paulo. Trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Edusp.
- Grazia, Grazia de (Hrsg.) (1990): *Plano Diretor. Instrumento de reforma urbana*. Rio de Janeiro: FASE.
- Menezes, Claudino Luis (1996): *Desenvolvimento urbano e meio ambiente. A experiência de Curitiba*. Campinas: Editora Papirus.
- Pont, Raul (2003): *Hoffnung für Brasilien. Beteiligungshaushalt und Weltsozialforum in Porto Alegre. Entwicklung der PT und Lulas Wahlsieg*. Köln: ISP.
- Rabinovitch, Jonas (1992): "Curitiba: Towards Sustainable Urban Development". In: *Environment and Urbanization*, 4, 2, S. 62-73.
- Rabinovitch, Jonas/Leitman, Josef (1996): "Stadtplanung in Curitiba". In: *Spektrum der Wissenschaft*, 5, S. 68-75.
- Ribeiro, Luis Cesar de Queiroz/Cardoso, Adauto Lucio (1990): "Plano Diretor e gestão democrática da cidade". In: Grazia, Grazia de (Hrsg.): *Plano Diretor. Instrumento de reforma urbana*. Rio de Janeiro: FASE, S. 70-88.
- (1996): "Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil". In: Ribeiro, Luis Cesar de Queiroz/Pechman, Roberto (Hrsg.): *Cidade, povo, nação. Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, S. 53-78.
- Ribeiro, Luis Cesar de Queiroz/Santos Jr., Orlando Alves dos (Hrsg.) (2007): *As metrópoles e a questão social brasileira*. Rio de Janeiro: Editora Revan.
- Rivière d'Arc, Hélène/Memoli, Mauricio (Hrsg.) (2006): *Le pari urbain en Amérique Latine. Vivre dans le centre des villes*. Paris: Armand Colin.
- Sassen, Saskia (1996): *Metropolen des Weltmarkts. Die neue Rolle der Global Cities*. Frankfurt am Main: Campus.
- Schubert, Dirk (Hrsg.) (2001): *Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten*. Berlin: Leue.
- Somekh, Nadia (1997): *A cidade vertical e o urbanismo modernizador. São Paulo 1920-1939*. São Paulo: Editora Nobel.
- Souza, Maria Adélia A. de (1994): *A identidade da metrópole. A verticalização em São Paulo*. São Paulo: Edusp.
- Vargas, Heliana Comin/Castilho, Ana Luisa Howard de (Hrsg.) (2009): *Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri: Editora Manole.
- Wehrhahn, Rainer (1998): "Urbanisierung und Stadtentwicklung in Brasilien. Aktuelle Prozesse und Probleme". In: *Geographische Rundschau*, 50, 11, S. 656-663.
- Zirkl, Frank (2007): *Die Bedeutung der urbanen Ver- und Entsorgung für eine nachhaltige Stadtentwicklung in Brasilien. Das Fallbeispiel Curitiba* (Tübinger Geographische Studien, 148). Tübingen: Geographisches Institut der Universität Tübingen.